



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 41 -2018-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE N° : 41-2018-TSC-OSITRAN
APELANTE : AGENCIA DE ADUANAS TRANSOCEANIC S.A.
ENTIDAD PRESTADORA : APM TERMINALS CALLAO S.A.
ACTO APELADO : Resolución N° 1 del expediente APMTC/CL/435-2017
RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 30 de mayo de 2018

SUMILLA: *Corresponde revocar la Resolución N° 01 que declaró infundado el reclamo presentado, en la medida que la Entidad Prestadora no ha desvirtuado su responsabilidad respecto de la pérdida de un (1) atado de tubos de acero materia de reclamo.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por AGENCIA DE ADUANAS TRANSOCEANIC S.A. (en adelante, TRANSOCEANIC o la apelante) contra la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/0435-2017 (en lo sucesivo, Resolución N° 1), por APM TERMINALS CALLAO S.A. (en adelante, APM o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

- 1.- El 31 de octubre de 2017, TRANSOCEANIC presentó un reclamo en el Libro de Reclamaciones de APM, señalando que al momento de retirar su mercadería del Terminal Portuario detectó el faltante de un (1) atado de tubos de su mercadería.
- 2.- No obstante, mediante carta notificada a TRANSOCEANIC el 3 de noviembre de 2017, APM le requirió a fin de tramitar su reclamo, cumplir con lo siguiente: (i) indicar los datos de su representante legal; (ii) copia simple del documento que acredite su representación; (iii) copia simple del DNI; (iv) fundamentos de hecho y derecho; y, (v) medios probatorios a efecto de sustentar el reclamo.
- 3.- El 7 de noviembre de 2017, TRANSOCEANIC cumplió con absolver el requerimiento efectuado por APM señalando lo siguiente:



- i. Fue designada por la empresa COMASA para supervisar la descarga y el despacho de la mercadería consistente en productos de acero por un total de setecientos diecisiete (717) bultos, cuyo peso ascendería a 825.479 toneladas, los cuales fueron descargados de la nave SAGAR KANYA.
 - ii. Sin embargo, en la Nota de Tarja se consignó que fueron entregados setecientos dieciséis (716) bultos de la nave SAGAR KANYA, no guardando relación con la información consignada en las órdenes de despacho, la cual señala que fueron embarcados setecientos diecisiete (717) bultos.
 - iii. APM es la encargada de realizar las operaciones logísticas portuarias de manera adecuada, por lo que debería realizar la entrega del total de los bultos que fueron embarcados en la nave SAGAR KANYA.
 - iv. Su personal reporta el faltante en la mercadería al momento de retirarla del Terminal Portuario, pues es el único momento en el cual podría enterarse que ésta no estaba completa.
 - v. Solicita que se consulte el Certificado de Peso emitido por APM, dado que de dicho documento se podrá verificar que no se ha entregado la mercadería completa.
4. Mediante Resolución N° 1, notificada a TRANSOCEANIC el 21 de diciembre de 2017, APM declaró infundado el reclamo argumentando lo siguiente:
- i.- TRANSOCEANIC presentó como medios probatorios la Hoja de Reclamación N° 0001212, el Bill of Landing N° SK717TXGCLLo11, el Cuadro Resumen de Descarga de la nave SAGAR KANYA, la Autorización de Descarga Directa Internacional y órdenes de despacho de la carga; mediante los cuales pretendería acreditar que los setecientos diecisiete (717) bultos embarcados en el puerto de origen llegaron completos.
 - ii.- La Hoja de Reclamación N° 0001212 no constituye un medio probatorio que acredite la ocurrencia del daño alegado, ni tampoco demuestra la responsabilidad de APM por el presunto faltante, siendo documentos que únicamente facilitan la interposición de reclamos por parte de los usuarios.
 - iii.- El Bill of Landing N° SK717TXGCLLo11 es el documento que el transportista utiliza para establecer las reglas de la relación contractual que mantiene con el cargador y el consignatario de la carga, no garantizando que lo transportado realmente haya arribado al Terminal Portuario.



- iv.- El Cuadro Resumen de Descarga no constituye un medio probatorio idóneo, pues no se evidencia quién lo elaboró, ni cuenta con la identificación de quien lo elaboró ni firma alguna, en ese sentido, no tiene carácter oficial. Asimismo, dicho documento solo describe la cantidad de productos transportados por la nave.
 - v.- La Autorización de Descarga Directa Internacional es el documento mediante el cual APM autoriza al consignatario a retirar la mercadería, tomando información de los bultos manifestados, sin embargo, no contiene información de los bultos que arribaron al Terminal Portuario; es decir, no acredita que la mercadería hubiera arribado completa.
 - vi.- La Nota de Tarja es el documento transmitido por el transportista, elaborado en base a la información consignada en el Bill of Landing y no en base a la mercadería descargada por APM, no acreditando que la mercadería llegó incompleta.
 - vii.- El Certificado de Peso es el documento que recoge la información transmitida por el agente marítimo a fin de proceder con el despacho de la mercadería. En el mismo se puede apreciar que en el campo denominado "saldo" se ha indicado que existió una diferencia de un bulto entre lo manifestado por el Agente Marítimo y lo efectivamente descargado, acreditándose que dicho bulto no llegó al Terminal Portuario.
 - viii.- Las órdenes de despacho y tickets de peso certifican únicamente que lo físicamente descargado por APM fue entregado al consignatario.
 - ix.- En consecuencia, los documentos presentados por TRANSOCEANIC no prueban que efectivamente hubieran sido embarcados los setecientos diecisiete (717) bultos consistentes en material de acero a la nave SAGAR KANYA, ni acrediten la responsabilidad de APM respecto del presunto faltante de un (1) atado de acero.
5. Con fecha 12 de enero de 2018, TRANSOCEANIC interpuso recurso de apelación contra la Resolución N° 1 de APM, señalando lo siguiente:
- i. De acuerdo a la información consignada en el Certificado de Peso emitido por APM, existió una diferencia entre los bultos y peso autorizados y controlado, de acuerdo al siguiente detalle:

Autorizado		Controlado		Saldo	
Bultos	Peso	Bultos	Peso	Bultos	Peso
717	825.479	716	781.330	1	44.149



- ii. En su calidad de estibador contratado por TRANSOCEANIC, APM recibe la carga en la nave y procede con la descarga, por lo que corresponde a la Entidad Prestadora tarjar la carga que desestiba y luego entregarla completa al consignatario, consecuencia de lo cual cualquier prestación defectuosa del servicio que genere pérdidas al usuario debe ser asumida por la Entidad Prestadora.
 - iii. APM debería demostrar que recibió la carga dañada o incompleta, exhibiendo el documento que lo acredite, además de la nota de verificación electrónica y el protesto contra la nave por entregar mercancía dañada o en deterioro.
6. El 5 de febrero de 2018, APM elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC) el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando lo expuesto en la Resolución N° 1.
 7. El 27 de abril de 2018, se realizó la audiencia de vista de la causa con la asistencia de la representante de TRANSOCEANIC quien procedió a dar su informe oral, quedando la causa al voto.
 8. El 3 de mayo de 2018, APM presentó su escrito de alegatos finales reiterando lo señalado a lo largo del procedimiento.

II. CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

9. Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, las siguientes:
 - i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto contra la resolución de APM.
 - ii.- Determinar si APM es responsable por los daños alegados por TRANSOCEANIC.

III. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

III.1.- EVALUACIÓN DE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO DE APELACIÓN

10. La materia del presente procedimiento versa sobre la atribución de responsabilidad que TRANSOCEANIC le imputa a APM por la pérdida de un (1) bulto, consistete en tubos de acero, situación que está prevista como un supuesto de reclamo en el numeral 1.5.3.3 del Reglamento de Reclamos de APM¹ y en el literal d) del artículo 33 del Reglamento de

¹ Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de APM, aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN y sus modificatorias

¹1.5.3 Materia de Reclamos



Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN² (en adelante, el Reglamento de Reclamos del OSITRAN); por lo que, en concordancia con el artículo 10 de este último texto normativo³, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

11. De conformidad con el artículo 3.1.2 del Reglamento de Reclamos de APM⁴, concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de quince (15) días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
12. Al respecto, de una revisión del expediente se advierte lo siguiente:
 - i.- La Resolución N° 1 fue notificada a TRANSOCEANIC el 21 de diciembre de 2017.
 - ii.- El plazo máximo que tuvo TRANSOCEANIC para interponer su recurso de apelación venció el 16 de enero de 2018.

(...)

1.5.3.3 Daños o pérdidas en perjuicio de los USUARIOS, provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de APM TERMINALS CALLAO S.A., vinculadas con los servicios proporcionados por la entidad, y que derivan de la explotación de la INFRAESTRUCTURA”.

2. Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

“Artículo 33.-

(...) Los reclamos que versen sobre:

d) Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios de acuerdo con los montos mínimos que establezca el Consejo Directivo, provocados por la negligencia, incompetencia o dolo de la Entidad Prestadora, sus funcionarios o dependientes.

(...)”.

3. Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN

“Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias

El Tribunal de Solución de Controversias, en virtud de un recurso de apelación, declara su admisión y revisa en segunda y última instancia los actos impugnables emitidos por las Entidades Prestadoras y por los Cuerpos Colegiados.

Asimismo es competente para resolver las quejas que se presenten durante los procedimientos de primera instancia. Su resolución pone fin a la instancia administrativa y puede constituir precedente de observancia obligatoria cuando la propia resolución así lo disponga expresamente conforme a ley”.

4. Reglamento Reclamos de APM, aprobado por la Resolución N° 042-2011-CD-OSITRAN

“3.1.2 Recurso de Apelación

Contra la resolución emitida por APM TERMINALS CALLAO S.A., procede la interposición de recurso de apelación.

El recurso de apelación deberá interponerse ante APM TERMINALS CALLAO S.A. dentro del plazo de quince (15) días de notificada la resolución.

Cualquiera de las partes en el procedimiento podrá interponer cuando la impugnación se sustente en una diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, o se sustente en una nulidad; o en aquellos casos en que proceda el silencio administrativo negativo; o cuando teniendo una nueva prueba, no se opte por el recurso de reconsideración”.



iii.- TRANSOCEANIC apeló con fecha 12 de enero de 2018, es decir, dentro del plazo legal.

13. De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 218 del TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General⁵ (TUO de la LPAG), al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la responsabilidad por los daños al usuario como consecuencia de la presunta prestación deficiente de un servicio por parte de APM.
14. Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

III.2.- EVALUACIÓN DE LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

Respecto de la probanza de los daños

15. Sobre este extremo, es importante recalcar que el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios⁶ (en adelante, RUTAP) establece lo siguiente:

“Artículo 7.- De los Derechos del Usuario.-

Sin perjuicio de los derechos que surjan de otras normas vigentes, los Usuarios tienen también los siguientes derechos:

(...)

j) Derecho a la reparación de daños.

Los Usuarios tienen derecho a la reparación de daños o pérdidas que sean provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de las Entidades Prestadoras.

En los procedimientos de reclamos se determina la responsabilidad respecto de los daños, a efectos que el usuario pueda solicitar la reparación correspondiente, ya sea en sede judicial, arbitral o por mutuo acuerdo.

Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora

Son obligaciones de toda Entidad Prestadora aeroportuaria y portuaria:(...)

⁵ TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General
"Artículo 218.- Recurso de apelación

El recurso de apelación se interpondrá cuando la impugnación se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, debiendo dirigirse a la misma autoridad que expidió el acto que se impugna para que eleve lo actuado al superior jerárquico".

⁶ Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 074-2011-CD-OSITRAN



b) En caso de que por culpa o dolo de los trabajadores o dependientes de las Entidades Prestadoras se ocasione daño a los usuarios y en el procedimiento de reclamo correspondiente se haya determinado la responsabilidad y vía proceso judicial, acuerdo entre partes o proceso arbitral se haya establecido el monto de la reparación, éstas deberán reparar los daños y perjuicios que ocasionen. (...)

d) En la medida que el contrato de concesión o las normas legales vigentes lo prevean, contratar seguros contra accidentes y otros. Además las Entidades Prestadoras deberán reparar los daños a los usuarios, y a sus bienes, en la medida que resulten responsables, de conformidad con lo previsto en el Código Civil y el Código de Protección y Defensa del Consumidor, en lo que resulte pertinente".

16. De lo citado se tiene que la reparación de los daños provocados a los usuarios con ocasión de los servicios brindados, es un derecho reconocido a estos y una obligación de la Entidad Prestadora.
17. Ahora bien, a fin de definir y establecer la responsabilidad por daños, la propia norma sectorial nos remite a las reglas establecidas en el Código Civil
18. Al respecto, el artículo 1321 del Código Civil señala lo siguiente:

"Artículo 1321.- Queda sujeto a la indemnización de daños y perjuicios quien no ejecuta sus obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve.

El resarcimiento por la inejecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inejecución.

Si la inejecución o el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se limita al daño que podía preverse al tiempo en que ella fue contraída".

[El subrayado y resaltado es nuestro]

19. Como se desprende del párrafo anterior, procede el resarcimiento por los daños y perjuicios, en la medida que sean consecuencia inmediata y directa de la inejecución de una obligación, o de su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.
20. Es importante precisar que al estar APM obligada a brindar el servicio estándar, tiene el deber de guardar la diligencia debida en las operaciones que realice dentro del Terminal Portuario a fin de que estas sean efectuadas correctamente, sin generar daños a sus usuarios.



21. En este punto es importante considerar que el artículo 1331 del Código Civil prescribe que "la prueba de los daños y perjuicios y de su cuantía corresponde al perjudicado por la inejecución de una obligación, o por su incumplimiento parcial, tardío o defectuoso". En tal sentido, en el presente caso, TRANSOCEANIC, a efectos de determinar que APM no cumplió con su labor de diligencia en la prestación de sus servicios, debió de probar que los daños se produjeron en el Terminal Portuario y como consecuencia de las operaciones realizadas por personal de la Entidad Prestadora.
22. Lo señalado precedentemente resulta acorde a lo estipulado en el artículo 196 del Código Procesal Civil (en adelante, CPC), que establece que la carga de la prueba le corresponde a quien afirma los hechos que configuran su pretensión, o a quien los contradice alegando nuevos hechos⁷.
23. Es preciso recordar que los elementos de la responsabilidad contractual son el hecho generador del daño, en este caso el incumplimiento de una obligación o su cumplimiento defectuoso o tardío (que puede haberse presentado por dolo o culpa), el nexo causal entre el hecho y el daño, y finalmente el daño.

Sobre los daños alegados

24. En el presente caso, TRANSOCEANIC atribuye responsabilidad a APM respecto de la supuesta pérdida de un (1) atado de tubos de propiedad de COMASA, señalando que le fueron entregados únicamente setecientos dieciséis (716) bultos de los setecientos diecisiete (717) que fueron embarcados en la nave SAGAR KANYA.
25. Por su parte, APM manifestó que de acuerdo con la evaluación de los medios probatorios presentados por TRANSOCEANIC, no se ha acreditado que hubiesen arribado al Terminal Portuario los setecientos diecisiete (717) atados de tubos que señala la apelante.
26. Cabe señalar que a efecto de acreditar la falta de un (1) atado de tubos de la mercadería de propiedad de COMASA, la apelante ha presentado los siguientes medios probatorios:
 - El Bill of Landing N° SK717TXGCL11;
 - La Nota de Tarja;
 - Las órdenes de despacho de la carga;
 - El certificado de peso; y,
 - La autorización de descarga directa.

⁷ Código Procesal Civil
(...)

Carga de la prueba.-

Artículo 196.- Salvo disposición legal diferente, la carga de probar corresponde a quien afirma hechos que configuran su pretensión, o a quien los contradice alegando nuevos hechos.



- 27. En el documento denominado *Bill of Landing* o Conocimiento de Embarque presentado por TRANSOCEANIC se ha consignado que se embarcaron setecientos diecisiete (717) atados de tubos; cabiendo señalar que dicho documento empleado en el transporte marítimo es emitido por la línea naviera y acredita la recepción por parte del transportista de la mercadería a bordo para ser trasladada desde un punto de partida a un punto de destino. En ese sentido, el *Bill of Landing* únicamente contiene información relacionada con el embarque de la mercadería en el puerto de origen; en consecuencia, esta información debe ser contrastada con lo efectivamente descargado en el puerto de destino.
- 28. Ahora bien, a efecto de acreditar la cantidad de mercadería descargada en el puerto de destino, TRANSOCEANIC presentó la Nota de Tarja obtenida de la página web de la SUNAT, en la cual se consigna la siguiente información:



Puerto	Número	Conocimiento	B/L Master/Directo	Detalle	Código de Terminal	Peso Orig.	Bultos Orig.	Peso Manif.	Bultos Manif.	Peso Recib. Dep.Temp.	Bultos Recib. Dep.Temp.	Saldo Peso	Saldo Bultos
CNCGU	1	SK717CGUCLL001	SK717CGUCLL001	1	4038	0.00	0	48,543.00	35	48,220.00	35	0.00	0
CNCGU	2	SK717CGUCLL002	SK717CGUCLL002	2	2143	0.00	0	545,354.00	824	539,510.00	824	0.00	0
CNTSN	29	SK717TXGCLL010	SK717TXGCLL010	29	2143	0.00	0	385,925.00	50	387,620.00	50	0.00	0
CNTSN	30	SK717TXGCLL020	SK717TXGCLL020	30	4058	0.00	0	91,835.00	29	88,610.00	29	0.00	0
CNTSN	31	SK717TXGCLL011	SK717TXGCLL011	31	2143	0.00	0	825,479.00	717	781,330.00	716	0.00	0



29. Conforme se advierte, se evidencia que dicho documento contiene información sobre el número de bultos manifestados, consignándose que fueron setecientos diecisiete (717) con un peso de 825.479 TM, registrándose también que fueron efectivamente descargados de la nave la cantidad de setecientos dieciséis (716) atados de tubos de acero con un peso de 781.330 TM; de lo que se desprende el faltante de un (1) atado.
30. Al respecto, APM indicó que la información contenida en la Nota de Tarja de la SUNAT es transmitida por el transportista a la entrega de la carga y es elaborada en base al *Bill of Lading* y no a la mercadería efectivamente descargada, no acreditándose que la mercadería hubiera llegado incompleta.
31. Sin embargo, se verifica que de la información contenida en la Nota de Tarja de la SUNAT se consigna no solo la cantidad de bultos que fueron manifestados por el usuario en función del *Bill of Lading* (717), sino también como se ha señalado, la cantidad de bultos que fueron descargados (716); no habiendo acreditado APM que la información consignada en el casillero correspondiente a los bultos descargados resulte errónea pues no ha presentada medio probatorio alguno que demuestre una cantidad descargada de bultos distinta.
32. Cabe señalar que los artículos 87 y 88 del Reglamento de Operaciones de APM disponen lo siguiente:

"Artículo 87.- Descarga

(...)

b. La nota de tarja es un documento elaborado por el Concesionario (en su calidad de Estibador) a efectos de verificar lo consignado en los documentos de transporte contra lo recibido físicamente, registrando las observaciones pertinentes y debiendo ser firmado por el consignatario o su representante, asimismo, acredita la entrega de la carga en el punto de llegada y es el transportista, a través de su agente marítimo, el responsable de transmitirla a la SUNAT, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Aduanas.

(...)"

"Artículo 85°.-

(...)

El capitán de la nave o su representante entregará la carga sin daño o deterioro en su embalaje o evidencia de alteración en su contenido. En caso contrario, el Terminal Portuario dejará constancia de este hecho y elevará la protesta correspondiente, adjuntando las evidencias del hecho".

[El subrayado y resaltado es nuestro]

33. Como se aprecia, APM dispone de mecanismos mediante los cuales puede dejar constancia de las condiciones en las que recibe la carga, teniendo la facultad de consignar tanto en la respectiva Nota de Tarja como en un Protesto al capitán de la nave sobre cualquier daño o alteración a la mercancía que detectara durante su descarga, lo que incluye la falta o ausencia de la mercadería o parte de esta.



34. Al respecto, cabe acotar que en el presente caso se advierte que APM no empleó ninguno de estos medios para dejar constancia de la mercancía que alega no le había sido entregada, consecuencia de lo cual no ha desvirtuado la información contenida en la página web de SUNAT, referida a que le habrían sido entregados 717 bultos y no 716; no habiendo deslindado por ende su responsabilidad respecto de los faltantes alegados en la mercadería durante las operaciones de descarga, correspondiendo se haga responsable por los bultos faltantes.
35. En consecuencia con lo expuesto, corresponde revocar la decisión adoptada por APM y amparar el reclamo presentado por TRANSOCEANIC. Cabe señalar que la cuantía por dichos daños se determinará por acuerdo entre las partes o en la vía arbitral o judicial conforme a lo establecido en el inciso b) del Artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios⁸.

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN⁹;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la Resolución N° 1 emitida en el expediente N° APMTC/CL/435-2017; y en consecuencia, declarar **FUNDADO** el reclamo presentado por AGENCIA DE ADUANA TRANSOCEANIC S.A. contra APM TERMINALS CALLAO S.A, respecto de un (1) bulto faltante correspondientes al *Bill of Landing* N° SK717TXGCLL011, consistentes en tubos de acero, cuyo monto se determinará con arreglo a lo previsto en el inciso b) del Artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios.

⁸ Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios

Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora

Son obligaciones de toda Entidad Prestadora aeroportuaria y portuaria: (...)

b) En caso de que por culpa o dolo de los trabajadores o dependientes de las Entidades Prestadoras se ocasione daño a los usuarios y en el procedimiento de reclamo correspondiente se haya determinado la responsabilidad y via proceso judicial, acuerdo entre partes o proceso arbitral se haya establecido el monto de la reparación, éstas deberán reparar los daños y perjuicios que ocasionen.

⁹ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables

(...) La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

- Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- Integrar la resolución apelada;
- Declarar la nulidad de actuados cuando corresponda."

"Artículo 61.- De la resolución de segunda instancia

La resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, pone fin a la instancia administrativa. No cabe interposición de recurso alguno en esta vía administrativa.

Contra la resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, podrá interponerse demanda contencioso administrativa, de acuerdo con la legislación de la materia. (...)"



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
EXPEDIENTE N° 41 - 2018-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 1

SEGUNDO.- DECLARAR que con la presente resolución queda agotada la vía administrativa.

TERCERO.- NOTIFICAR a AGENCIA DE ADUANAS TRANSOCEANIC S.A. y a APM TERMINALS CALLAO S.A. la presente resolución.

CUARTO.- DISPONER la difusión de la presente resolución en el portal institucional (www.ositran.gob.pe).

Con la intervención de los señores vocales Ana María Granda Becerra, Rodolfo Castellanos Salazar y Roxana María Irma Barrantes Cáceres.

ANA MARÍA GRANDA BECERRA

Vicepresidenta

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
OSITRAN